SENATE SÉNAT

CANADA

DÉBATS DU SÉNAT

1re SESSION • 42e LÉGISLATURE • VOLUME 150 • NUMÉRO 202

COMPTE RENDU OFFICIEL
(HANSARD)

Le lundi 7 mai 2018

Présidence de
l'honorable GEORGE J. FUREY

TABLE DES MATIÈRES

(L'index quotidien des délibérations se trouve
à la fin du présent numéro.)

Service des débats : Josée Boisvert, Édifice national de la presse, pièce 831, tél. 613-219-3775
Centre des publications : Kim Laughren, Édifice national de la presse, pièce 926, tél. 613-947-0609

Publié par le Sénat
Disponible sur Internet : http://www.parl.gc.ca

LE SÉNAT

Le lundi 7 mai 2018

La séance est ouverte à 18 heures, le Président étant au fauteuil.

Prière.

[*Traduction*]

DÉCLARATIONS DE SÉNATEURS

LA SEMAINE NATIONALE DES SOINS INFIRMIERS

L'honorable Marilou McPhedran : Chers collègues, je prends la parole aujourd'hui pour souligner le rôle primordial des infirmières et infirmiers qui travaillent fort et avec acharnement partout au pays. La Semaine nationale des soins infirmiers, qui a débuté aujourd'hui, est donc l'occasion de rendre hommage au personnel infirmier et de lui témoigner notre gratitude.

[*Français*]

Je souhaite prendre le temps de remercier nos infirmières et infirmiers, qui ont voué leur vie au service de notre population au moment où elle en a le plus grand besoin.

[*Traduction*]

Quand j'ai parlé du projet de loi C-211 dans cette enceinte, j'ai souligné l'importance de reconnaître et de protéger les infirmières et infirmiers, qui agissent souvent en tant que premiers intervenants, et pour qui l'état de stress post-traumatique peut être une conséquence dangereuse et bien réelle de leur important travail. Le personnel infirmier doit être reconnu pour tout ce qu'il fait pour améliorer la vie des gens. Il est aux premières lignes du système de santé et, par conséquent, il est essentiel à la prestation de soins de santé bien équilibrés et efficaces à l'échelle du pays.

Dans un communiqué de presse publié il y a quelques jours, la présidente de l'Association des infirmières et infirmiers de l'Ontario, Mme Vicki McKenna, a fait valoir ceci :

> Cette semaine, nous célébrons notre profession et notre compassion, en laissant de côté les difficultés occasionnées par les coupures de postes d'infirmières et infirmiers autorisés, les lourdes charges de travail, l'augmentation de la violence en milieu de travail et tous les autres problèmes.

Je tiens également à souligner que l'approche préconisée par les infirmières et infirmiers est nettement différente de ce que l'on voit dans les secteurs à prédominance masculine. Par exemple, on a récemment accordé beaucoup d'attention au cas du médecin qui pratiquait ici, à Ottawa, et qui fait maintenant face à plus de 80 accusations d'agression sexuelle et de voyeurisme.

En ce qui a trait aux mesures à prendre, ce que le personnel infirmier privilégie est très différent de ce que proposent les autres professionnels. L'Association des infirmières et infirmiers autorisés de l'Ontario a indiqué qu'il était temps d'avoir une plus grande indépendance ainsi qu'une responsabilisation accrue envers le public et d'adopter une approche axée sur le patient.

Pour terminer, j'aimerais remercier le personnel infirmier et les professionnels de la santé dévoués qui font le choix de travailler dans un milieu difficile, mais essentiel à notre société.

Pensons aux infirmières et aux infirmiers. Remercions-les, soulignons leur travail et reconnaissons qu'ils sont des premiers répondants importants aux premières lignes du système de soins de santé. Merci. *Meegwetch*.

VISITEURS À LA TRIBUNE

Son Honneur le Président : Honorables sénateurs, je vous signale la présence à la tribune de Savannah Gentile, de Kassandra Churcher et de Sadie Ratt Churcher. Elles sont les invitées de l'honorable sénatrice Pate.

Au nom de tous les honorables sénateurs, je vous souhaite la bienvenue au Sénat du Canada.

Des voix : Bravo!

LA SEMAINE NATIONALE ELIZABETH FRY

L'honorable Kim Pate : Honorables sénateurs, joyeuse Semaine de la santé mentale et joyeuse Semaine nationale Elizabeth Fry.

[*Français*]

L'Association canadienne des sociétés Elizabeth Fry célèbre chaque année la semaine Elizabeth Fry. Les sociétés Elizabeth Fry organiseront partout au pays des événements publics.

La semaine Elizabeth Fry se tient toujours la semaine qui précède la fête des Mères. La majorité des femmes en prison sont mères, et la plupart d'entre elles sont seules pour assumer la charge de leur famille au moment de leur incarcération.

[*Traduction*]

Pour une mère, une peine d'emprisonnement équivaut à une peine de séparation pour elle et ses enfants, une situation que bien des femmes et toutes les mères verraient comme la pire des punitions. L'Association canadienne des sociétés Elizabeth Fry veut attirer l'attention sur cette réalité en clôturant la Semaine nationale Elizabeth Fry le jour de la fête des Mères.

L'objectif premier de l'Association canadienne des sociétés Elizabeth Fry est de sensibiliser la population à la situation des femmes et des filles marginalisées, maltraitées, judiciarisées et incarcérées et, surtout, de changer les choses pour ces femmes et ces filles. À l'heure actuelle, elle a pour priorités, entre autres choses, de contester la surclassification et l'isolement ou isolement cellulaire des femmes, plus particulièrement des femmes autochtones et autres femmes racialisées, ainsi que les femmes aux prises avec des problèmes de santé mentale. Cette association s'oppose en outre à l'emploi excessif et injustifié de la force dans le système carcéral, plus particulièrement aux fouilles à nu, ainsi qu'aux obstacles qui sont posés à la libération sans risque et graduelle et à l'intégration communautaire.

En mettant l'accent sur les besoins des femmes dans la collectivité et les solutions de rechange à l'institutionnalisation, les 24 sociétés membres encouragent les Canadiens à se pencher sur les enjeux importants qui concernent l'inégalité et la justice d'un bout à l'autre du pays. Elles travaillent en vue d'éliminer les attitudes discriminatoires et elles aident à concevoir des solutions de

rechange communautaires à l'incarcération dans la collectivité et à les appuyer, ce qui permet d'atténuer les coûts sur les plans humain, social et financier.

L'Association canadienne des sociétés Elizabeth Fry encourage les Canadiens à tendre la main au-delà des murs et à accueillir les femmes dans leurs collectivités afin qu'elles puissent assumer la responsabilité de leurs actes et en rendre compte par des moyens qui ont du sens, tant pour elles que pour nous.

Honorables sénateurs, je vous invite à vous joindre à moi pour féliciter l'Association canadienne des sociétés Elizabeth Fry de l'excellent travail qu'elle continue d'accomplir partout au pays. Je souhaite à tout le monde une joyeuse Semaine nationale Elizabeth Fry. Merci. *Meegwetch*.

AFFAIRES COURANTES

PROJET DE LOI SUR LA RADIATION DE CONDAMNATIONS CONSTITUANT DES INJUSTICES HISTORIQUES

PROJET DE LOI MODIFICATIF—PRÉSENTATION DU DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ DES DROITS DE LA PERSONNE

L'honorable Wanda Elaine Thomas Bernard, présidente du Comité sénatorial permanent des droits de la personne, présente le rapport suivant :

Le lundi 7 mai 2018

Le Comité sénatorial permanent des droits de la personne a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-66, Loi établissant une procédure de radiation de certaines condamnations constituant des injustices historiques et apportant des modifications connexes à d'autres lois, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 27 mars 2018, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement, mais avec des observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

La présidente,
WANDA ELAINE THOMAS BERNARD

(*Le texte des observations figure aux* Journaux du Sénat *d'aujourd'hui, p. 3301.*)

Son Honneur le Président : Honorables sénateurs, quand lirons-nous le projet de loi pour la troisième fois?

(Sur la motion du sénateur Harder, la troisième lecture du projet de loi est inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance.)

[*Français*]

LE SÉNAT

PRÉAVIS DE MOTION TENDANT À PROLONGER LA SÉANCE DE MERCREDI ET À AUTORISER LES COMITÉS À SIÉGER EN MÊME TEMPS QUE LE SÉNAT

L'honorable Diane Bellemare (coordonnatrice législative du gouvernement au Sénat) : Honorables sénateurs, je donne préavis que, à la prochaine séance du Sénat, je proposerai :

Que, nonobstant l'ordre adopté par le Sénat le 4 février 2016, le Sénat poursuive ses travaux le mercredi 9 mai 2018, jusqu'à la fin des Affaires du gouvernement;

Que les comités sénatoriaux devant se réunir ce jour-là soient autorisés à se réunir après 16 heures même si le Sénat siège à ce moment-là, et que l'application de l'article 12-18(1) du Règlement soit suspendue à cet égard;

Que l'application de l'article 3-3(1) du Règlement soit suspendue ce jour-là.

• (1810)

[*Traduction*]

ORDRE DU JOUR

PROJET DE LOI SUR LA MODERNISATION DES TRANSPORTS

PROJET DE LOI MODIFICATIF—MESSAGE DES COMMUNES—MOTION D'ADOPTION DES AMENDEMENTS DES COMMUNES ET DE RENONCIATION AUX AMENDEMENTS DU SÉNAT—AJOURNEMENT DU DÉBAT

Le Sénat passe à l'étude du message de la Chambre des communes concernant le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois :

Le jeudi 3 mai 2018

Il est ordonné,—Qu'un message soit envoyé au Sénat afin d'informer leurs Honneurs que cette Chambre :

accepte les amendements 2, 7a) et 10b) apportés par le Sénat;

rejette respectueusement les amendements 1a)(i), 1b), 5a)(i) et 5b) parce que le projet de loi C-49 contient déjà des mesures qui visent les enjeux soulevés par les amendements ou par des dispositions législatives existantes;

rejette respectueusement l'amendement 1a)(ii) parce qu'il aurait une incidence sur la capacité du ministre de prendre une décision sur une demande de coentreprise dans les délais établis dans le projet de loi;

rejette respectueusement les amendements 3 et 4 parce que les droits des passagers seront établis par règlement par l'Office des transports du Canada, plutôt que par les compagnies aériennes, et ils seront automatiquement intégrés dans le tarif aérien dans l'intérêt des passagers, et le projet de loi C-49 n'empêche pas les intervenants tiers de continuer à déposer des plaintes sur le contenu des conditions des tarifs qu'ils trouvent déraisonnables;

rejette respectueusement l'amendement 5a)(ii) parce que le projet de loi C-49 rend obligatoire une nouvelle réglementation qui préciserait les obligations imposées aux transporteurs ou les normes à respecter quant au traitement des passagers dans le cas de tout retard, y compris les retards sur l'aire de trafic, ainsi que des obligations précises pour les retards sur l'aire de trafic de plus de trois heures;

rejette respectueusement l'amendement 5a)(iii) parce que d'autres études et consultations auprès de parties concernées, y compris les organismes fédéraux responsables des langues officielles, le commissaire aux langues officielles et les intervenants de l'industrie, sont requises afin de mieux comprendre les incidences sur les plans économique et concurrentiel pour le secteur aérien canadien;

propose que l'amendement 6 soit modifié en remplaçant le texte des paragraphes (1.01) et (1.1) par ce qui suit « (1.1) Dans le cadre d'une enquête menée au titre du paragraphe (1), l'Office accorde à la compagnie au moins vingt jours pour produire sa réponse et au moins dix jours au plaignant pour produire sa réplique. (1.11) L'Office peut, si le ministre l'autorise et selon les conditions que celui-ci estime indiquées, enquêter de sa propre initiative sur la question de savoir si une compagnie de chemin de fer s'acquitte de ses obligations prévues par les articles 113 ou 114. L'Office mène l'enquête aussi rapidement que possible et décide de la question dans les quatre-vingt-dix jours suivant le début de l'enquête. »;

propose que l'amendement 7b) soit modifié en remplaçant le texte par le texte suivant « ou à la distance supérieure prévue par règlement et le lieu de correspondance est situé dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination; »;

afin de maintenir l'intention de l'amendement du Sénat 7b), propose d'ajouter l'amendement suivant au paragraphe 95(5), page 64, en remplaçant la ligne 9, par ce qui suit : « lomètres d'un lieu de correspondance situé au Canada qui est dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination »;

rejette respectueusement l'amendement 7c) parce que les expéditeurs des Maritimes continueront d'avoir accès à d'autres recours selon la Loi;

rejette respectueusement l'amendement 8 parce que l'arbitrage sur l'offre finale ne doit pas être une mesure corrective fondée sur les coûts, mais plutôt un processus commercial qui vise le règlement de différends en cours de négociation d'un contrat commercial confidentiel;

propose que l'amendement 9 soit modifié en remplaçant le texte de l'amendement par le texte suivant « 59.1 (1) Dans l'annexe II de la même loi, « Dérivés de la fève (à l'exclusion de soja) (farine, protéines, isolats, fibres) » est remplacé par « Dérivés de la fève, y compris le soya (farine, protéines, isolats, fibres) ». (2) Dans l'annexe II de la même loi, « Fèves (à l'exclusion du soja), marais, les fèves cassées et les criblures » est remplacé par « Fèves, y compris le soya, marais, les fèves cassées et les criblures ». (3) L'annexe II de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de « Farine de soya », « Farine de tourteau de soya », « Huile de soya » et « Tourteau de soya ». »;

rejette respectueusement l'amendement 10a) parce qu'il pourrait avoir une incidence considérable sur la capacité de la compagnie de chemin de fer à prévenir les accidents.

L'honorable Peter Harder (représentant du gouvernement au Sénat) propose :

Que le Sénat agrée l'amendement 4 de la Chambre des communes ainsi que les amendements 1, 2 et 3 que la Chambre des communes a apportés à ses amendements 6, 7b) et 9 au projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois;

Que le Sénat n'insiste pas sur ses amendements 1a)(i), 1a)(ii), 1b), 3, 4, 5a)(i), 5a)(ii), 5a)(iii), 5b), 7c), 8 et 10a), auxquels les Communes n'ont pas acquiescé;

Qu'un message soit transmis à la Chambre des communes pour l'en informer.

— Honorables sénateurs, mon intervention porte sur le message que nous avons reçu à propos du projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports. Je veux expliquer pourquoi j'espère que le Sénat approuvera les amendements que l'autre endroit a acceptés, dont trois sont des versions modifiées d'amendements que nous avions proposés.

Je tiens d'abord à remercier le Sénat de tout ce qu'il a apporté à cette mesure législative. Je tiens plus particulièrement à remercier mon collègue et ami, le sénateur Mitchell, qui parraine le projet de loi. Je remercie aussi les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications de la rigueur avec laquelle ils ont étudié le projet de loi et des questions très judicieuses qu'ils ont posées aux nombreux témoins — il y en a eu plus de 70 — au cours des 23 heures d'audience.

Je tiens aussi à remercier tous les intervenants qui ont comparu devant le comité et qui ont présenté des mémoires.

Le projet de loi C-49 est maintenant le fruit des efforts concertés des deux endroits. Les parlementaires des deux Chambres ont mené des consultations et étudié cette importante mesure législative. Ils ont ainsi cherché à l'améliorer dans l'intérêt des Canadiens. La semaine dernière, l'association des producteurs agricoles de la Saskatchewan a salué ainsi ces efforts :

> Dans le cas du projet de loi C-49, nous pensons que le ministre, les députés et les sénateurs ont tous été à l'écoute et qu'ils ont travaillé fort pour régler les problèmes de longue date dans le secteur du transport du grain. Nous espérons que le projet de loi C-49 sera adopté rapidement, ce qui nous permettra de planifier l'acheminement des récoltes que nous plantons ce printemps.

L'autre endroit a accepté plusieurs amendements du Sénat et il en a modifié trois. Le ministre Garneau a expliqué ces choix tout en soulignant l'excellent travail des sénateurs.

[*Français*]

Il a dit que le gouvernement accepte un amendement très important pour l'industrie qui clarifie la définition de « propriété canadienne ». L'amendement proposé par le sénateur Cormier clarifie la question des restrictions à la propriété étrangère de transporteurs aériens canadiens en ajoutant les termes « directement » ou « indirectement ».

Le deuxième amendement appuyé par le gouvernement concerne la destruction des renseignements des enregistreurs audio-vidéo de locomotives. L'amendement du sénateur MacDonald clarifie encore davantage le pouvoir réglementaire et apporte des précisions importantes concernant la destruction des renseignements.

[*Traduction*]

Par ailleurs, le gouvernement accepterait trois amendements pourvu qu'on y apporte quelques modifications.

Le premier amendement est celui du droit d'initiative de l'Office des transports du Canada, qui lui permet de prendre les devants en vue de résoudre les problèmes systémiques. Dans leurs témoignages, les expéditeurs de l'ensemble du pays nous ont démontré de façon convaincante qu'il fallait permettre à l'office de faire enquête sur les problèmes systémiques dans les services de transport ferroviaire, sans avoir à attendre qu'un expéditeur porte plainte. Voilà pourquoi le gouvernement propose d'accorder à l'office le pouvoir d'enquêter de sa propre initiative sur des problèmes relatifs aux services ferroviaires, dans la mesure où le ministre des Transports l'autorise. Ainsi, l'objectif visé par la sénatrice Galvez dans son amendement serait atteint, puisqu'un nouveau pouvoir serait accordé à l'office tout en permettant au gouvernement d'exercer un degré approprié de surveillance, dans l'optique de la reddition de comptes.

Le gouvernement accepte un autre amendement, celui que propose la sénatrice Griffin, pourvu qu'on y apporte une modification consistant à ajouter le soya et les produits de soya à la liste des produits agricoles soumis à la règle du revenu admissible maximal, c'est-à-dire la règle selon laquelle les revenus que peuvent gagner les chemins de fer lorsqu'ils transportent certains produits dans l'Ouest canadien ne puissent dépasser une certaine limite. Les cultures comme le blé, les lentilles et les pois bénéficieraient déjà de l'amendement souhaité. Après avoir souligné que le soya était une culture de plus en plus importante dans les Prairies, les agriculteurs ont demandé au gouvernement d'étendre la règle du revenu admissible maximal à cette production.

L'autre endroit accepte également un troisième amendement du Sénat pourvu qu'une modification y soit apportée. C'est un amendement qui porte sur le mécanisme d'interconnexion de longue distance et qui a pour but de permettre aux expéditeurs captifs de faire appel à un autre transporteur, moyennant le tarif fixé par règlement de l'Office des transports du Canada pour les distances de 1 200 kilomètres ou moins. Pour déterminer le tarif, l'office se sert comme critère d'un service comparable ailleurs dans le réseau.

Pour améliorer davantage cette solution offerte aux expéditeurs, le gouvernement accepte l'amendement qui concerne la direction du transport pour les interconnexions de longue distance et qui a été proposé par le sénateur Plett, tout en apportant à cet amendement des modifications mineures. En vertu de la version amendée de la disposition, les expéditeurs qui se trouvent à 30 kilomètres ou moins d'une interconnexion ou qui sont desservis par un autre chemin de fer pourraient bénéficier de la règle applicable aux interconnexions de longue distance si le lieu de correspondance n'est pas dans la direction la plus judicieuse du transport vers sa destination.

Dans l'ensemble, le projet de loi C-49 permet d'atteindre des objectifs cruciaux, notamment l'accès équitable aux services de règlement de différends pour les expéditeurs, l'efficacité, la transparence, les investissements à long terme et la sécurité. Ainsi, la mesure législative a été soigneusement rédigée, examinée et améliorée grâce au processus d'amendement dans les deux Chambres.

Même si certains amendements proposés par le Sénat n'ont pas été acceptés, il a tout de même rempli son rôle. La diligence raisonnable et l'excellent travail du Sénat ont contribué à l'amélioration du projet de loi de manière complémentaire.

J'exhorte maintenant les sénateurs à souscrire à ce message relatif au projet de loi C-49, une décision qui repose sur le jugement personnel et collectif des sénateurs. Permettez-moi de souligner l'excellent bilan du Sénat au cours de la présente législature dans son rôle de contrepoids à la Chambre élue, particulièrement en ce qui a trait au dialogue qu'il entretient avec l'autre endroit avec l'échange de messages.

Honorables sénateurs, nous avons été rigoureux, et l'autre endroit nous a entendus. Permettez-moi de conclure en demandant que nous terminions cet important travail afin que les agriculteurs du Canada sachent que les cultures qu'ils plantent ce printemps seront acheminées vers les marchés en temps opportun, parce qu'il n'y aura ni incertitude ni retard provoqué par un désaccord entre les deux Chambres du Parlement.

Je demande, une fois de plus, que tous les sénateurs portent attention à ce message et qu'ils l'adoptent dans un délai raisonnable. Je remercie de nouveau tous les sénateurs de leur travail sur le projet de loi C-49 et de l'attention qu'ils ont portée aux délibérations entourant ce message.

[*Français*]

L'honorable Raymonde Gagné : Honorables sénateurs, je souhaite partager avec vous mes réflexions sur le message que nous avons reçu de l'autre endroit et sur certains amendements qui ont été rejetés.

On a fait grand bruit du nombre important d'amendements qu'a proposés le Comité sénatorial permanent des transports et des communications et de l'intransigeance du ministre, l'honorable Marc Garneau, qui a répété à plusieurs reprises qu'il souhaitait n'en voir aucun.

La réalité, bien sûr, est plus nuancée. Plusieurs des amendements faisaient partie d'une même proposition. Par exemple, j'ai proposé cinq amendements, mais qui ne visaient que deux sujets distincts. Je préfère donc parler de mes « deux amendements ».

Finalement, malgré sa position initiale, le ministre a approuvé certains amendements et en a modifié d'autres. Il faut saluer l'échange qui s'est tenu entre les deux Chambres. Nous pouvons affirmer que le projet de loi C-49 est meilleur aujourd'hui qu'il ne l'était lorsque le comité a entamé son étude.

Cependant, je souhaite m'exprimer au sujet de certains amendements qu'a proposés notre comité et qui ont été refusés à l'autre endroit, surtout parce que ceux-ci n'ont pas fait l'objet de débats au Sénat à l'étape de la deuxième ou de la troisième lecture.

• (1820)

Parmi les deux amendements que j'ai proposés et que notre comité a approuvés, le premier portait sur la protection de la vie privée des travailleurs des compagnies ferroviaires. Cet amendement a d'ailleurs été élaboré de concert avec l'honorable sénateur Pratte, qui partageait plusieurs de mes préoccupations.

Le projet de loi C-49 inclut plusieurs mesures qui visent à améliorer la sécurité du transport ferroviaire, et son intention est louable. Parmi ces mesures, nous trouvons l'installation d'enregistreurs audio et vidéo dans les locomotives. Ces enregistrements permettront aux compagnies ferroviaires, à la suite de tout incident ou accident qui doit être rapporté au Bureau de la sécurité des transports, d'étudier ce qui s'est passé à l'intérieur de la locomotive. Dans ce contexte précis, l'atteinte à la vie privée des travailleurs semble justifiable.

[*Traduction*]

Le projet de loi C-49 va cependant plus loin. Il ne donne pas seulement accès aux compagnies ferroviaires aux enregistrements vidéo et audio relatifs à un incident ou accident, mais aussi à des enregistrements choisis au hasard sans lien avec aucun incident ou accident.

Les témoins n'ont pas été en mesure d'expliquer pourquoi l'obtention de ces autres enregistrements était nécessaire. Par conséquent, mon amendement visait à retirer aux compagnies ferroviaires l'accès à ces derniers enregistrements. Accorder un tel droit élargi à ces compagnies signifie véritablement pour les cheminots qu'ils sont surveillés en permanence, même quand il n'y a pas d'incident à signaler.

[*Français*]

Si l'objectif est d'améliorer la sécurité et les pratiques des entreprises ferroviaires, il me paraissait et me paraît toujours tout à fait raisonnable de limiter l'accès aux seuls enregistrements liés à des incidents et à des accidents. Ce matériel devrait suffire amplement aux compagnies ferroviaires pour leur permettre d'améliorer leurs pratiques.

Dans son message, la Chambre des communes rejette cet argument. Ce qui est problématique, c'est que nous ne saurons jamais si cet empiétement additionnel sur la protection de la vie privée des travailleurs était justifié.

Nous pouvons nous attendre à une amélioration des pratiques des compagnies ferroviaires en matière de sécurité, mais cette amélioration sera-t-elle la conséquence de l'étude des enregistrements liés aux incidents ou aux accidents, tel que je le crois, ou des enregistrements effectués de manière aléatoire?

Nous ne le saurons jamais. Il sera donc extrêmement difficile de retourner en arrière et de mieux défendre le droit à la vie privée. Cette question est encore plus difficile à traiter, puisque les compagnies ferroviaires, de l'aveu même de certains de leurs représentants et de la présidente du Bureau de la sécurité des transports, ont souvent adopté une approche axée sur la discipline plutôt que sur la prévention.

[*Traduction*]

Nous pouvons donc espérer une baisse des incidents et accidents ferroviaires. Sera-t-elle imputable à l'étude de vidéos liées à des incidents ou accidents, ou à des vidéos choisies de manière aléatoire aucunement liées à un quelconque incident? Nous pouvons logiquement en déduire qu'elle s'expliquera par la première assertion, mais nous ne le saurons en fait jamais, et il s'avérera finalement très difficile pour nous de réduire la surveillance et de mieux protéger les droits des travailleurs à la vie privée.

[*Français*]

En toute candeur et transparence, il n'est pas clair que cette disposition, que mon amendement souhaitait retirer, serait déclarée inconstitutionnelle par les tribunaux. Je ne peux pas m'avancer pour dire qu'il y a violation non justifiée d'un droit protégé par la Charte. Il était cependant de ma responsabilité, en tant que sénatrice, de tenter de faire pencher davantage la balance en faveur de la protection de la vie privée. Il est décevant que cet effort n'ait pas été entendu.

Le deuxième amendement que j'ai proposé visait à maintenir le droit de tierces parties, comme les groupes de protection des consommateurs, tout particulièrement, de porter plainte auprès de l'Office des transports pour toute violation de l'éventuelle charte des droits des voyageurs. La loi actuelle permet à des tiers de porter plainte en matière de transport aérien. La Cour suprême a même reconnu, en janvier dernier, après l'adoption du projet de loi C-49 à l'autre endroit, l'importance des plaintes déposées par des groupes d'intérêt public.

Dans l'affaire *Delta Air Lines Inc. c. Lukács*, la Cour suprême a jugé déraisonnable la décision de l'Office des transports de rejeter une plainte pour la seule raison que le plaignant n'avait pas été personnellement lésé. Pour la cour, une telle interprétation irait à l'encontre de l'esprit de la loi par laquelle le législateur avait voulu donner à l'office un large pouvoir de réparation. La cour ajoute qu'il serait déraisonnable d'interpréter le pouvoir discrétionnaire de l'Office des transports d'une manière qui l'empêcherait d'entendre des plaintes de tout groupe de défense de l'intérêt public.

Or, avec l'adoption du projet de loi C-49 tel qu'il est rédigé, le Parlement modifierait l'esprit réparateur de la loi, celui même que la Cour suprême du Canada a souligné et souhaité protéger tout récemment dans l'arrêt *Delta Air Lines Inc.* Cette limitation est aussi contraire à l'esprit du projet de loi lui-même, dont le but avoué est de renforcer plutôt que d'affaiblir le régime de protection des droits des voyageurs aériens.

Ce sont en fin de compte les voyageurs, surtout les plus vulnérables, qui seraient pénalisés par une telle approche limitative, puisque les plaintes déposées par les groupes de protection des consommateurs ont mené à des avancées majeures et historiques au

profit des droits du public voyageur. Alors même que le projet de loi élargira et clarifiera la portée des droits des voyageurs, les articles 17 et 18 limiteront simultanément l'exercice de ceux-ci.

Encore une fois, je ne crois pas que les tribunaux pourront déclarer cette nouvelle limitation inopérante. Dans l'affaire *Delta Air Lines Inc.*, la Cour suprême avait jugé que l'Office des transports avait mal interprété son pouvoir discrétionnaire d'entendre des tierces parties. Avec le projet de loi C-49, le gouvernement ne laisse tout simplement pas beaucoup de place à la discrétion, ce qui a trait au rôle des groupes d'intérêt public dans l'application de l'éventuelle charte des droits des voyageurs. Ils n'y ont pas leur place. On ne viole donc pas la loi, mais on dénature son esprit, qui se voulait réparateur.

À titre de sénatrice, je trouvais important de retirer cette nouvelle limitation injustifiée du projet de loi. Nous devons être vigilants lorsque des groupes plus vulnérables de la population risquent d'être touchés par une nouvelle loi. Sur cet amendement aussi, l'autre endroit a exprimé son désaccord.

La Chambre des communes a aussi opposé une fin de non-recevoir à un autre amendement, celui de l'honorable sénateur Cormier. Cet amendement était pourtant tout simple : il indiquait que, lorsque l'Office des transports entamera ses consultations pour élaborer, par règlement, la charte des droits des voyageurs, il devrait aussi traiter des obligations linguistiques des compagnies aériennes. L'amendement ne créait aucune nouvelle obligation linguistique. Il laissait à l'office le soin d'étudier et de traiter de la question. L'amendement visait surtout à faire en sorte que la question des langues officielles ne soit pas oubliée, comme c'est encore malheureusement trop souvent le cas.

Honorables collègues, la responsabilité de cette Chambre à l'égard de la protection de nos communautés de langue officielle est claire. L'amendement du sénateur Cormier, que l'autre endroit a rejeté, relevait pleinement du rôle que doivent jouer les sénateurs et du rôle de notre Chambre.

C'est donc avec une certaine perplexité que j'étudie le message que nous avons reçu au sujet du projet de loi C-49. Les amendements approuvés ont amélioré le projet de loi, sans contredit.

[*Traduction*]

L'amendement de l'honorable sénateur Don Plett sur l'interconnexion était nécessaire pour le secteur agricole, et l'amendement de la sénatrice Diane Griffin sur le soja aidera une industrie en plein essor au Manitoba et ailleurs.

[*Français*]

L'autre endroit a donc entendu raison sur certaines questions de politique publique et a maintenu sa position sur d'autres. Or, on a rejeté tous les amendements qui touchaient de près ou de loin à la protection des droits constitutionnels des minorités ou des groupes plus vulnérables de la population.

[*Traduction*]

Honorables collègues, je pense qu'il est temps d'adopter le projet de loi C-49, parce que certains de ses aspects sont assez pressants. De plus, je ne crois pas que, en refusant certains amendements, y compris les miens, l'autre endroit ait proposé une mesure législative qui est manifestement inconstitutionnelle ou qui nuit indûment à une région ou à une minorité. Cependant, je souhaite réaffirmer ma déception concernant la réponse reçue au sujet des amendements proposés par le Sénat, qui ont été déposés et adoptés précisément dans l'esprit de notre rôle complémentaire.

• (1830)

L'honorable Diane F. Griffin : Si le Sénat y consent, j'aimerais poser des questions au sénateur Peter Harder. Après le discours du sénateur, je pensais que la sénatrice Gagné allait lui poser des questions, et non poursuivre le débat.

Son Honneur le Président : Le consentement est-il accordé, honorables sénateurs?

Des voix : D'accord.

Une voix : Non.

Son Honneur le Président : Ai-je entendu quelqu'un dire non? J'ai entendu un « non ». Désolé, sénatrice Griffin.

L'honorable Pamela Wallin : Honorables sénateurs, je m'associe aux expressions de préoccupations grandissantes au sujet du message que la Chambre des communes nous a envoyé la semaine dernière concernant les amendements du Sénat au projet de loi C-49.

Les sénateurs ont proposé des amendements logiques au projet de loi du gouvernement visant à modifier la Loi sur les transports. La liste était longue, mais nous avions mis de l'eau dans notre vin. Malheureusement, il semble que le gouvernement n'est pas aussi ouvert.

Comme je l'ai déjà dit, je suis surtout préoccupée par les dispositions concernant le transport du grain. La lenteur du processus, qui se traduit par de l'imprévisibilité, à défaut d'autre chose, a aggravé la situation des producteurs de grain de l'Ouest canadien, qui était déjà difficile. Les producteurs sont incapables d'acheminer leur grain jusqu'aux marchés, et, évidemment, cela s'explique en partie par la décision du gouvernement d'inclure des dispositions relatives au transport du grain dans un projet de loi omnibus, avec d'autres questions non connexes.

À cause de cela, il y a un risque que la crise de 2013-2014, lors de laquelle 5 milliards de dollars ont été arrachés à l'économie de l'Ouest canadien, se répète. La crainte d'une nouvelle crise s'est nettement accentuée la semaine dernière lorsqu'un fabricant d'engrais, Nutrien, a déclaré qu'il allait mettre temporairement à pied jusqu'à 1 300 travailleurs à deux mines de potasse. L'entreprise invoque les retards du transport dans le réseau ferroviaire et la possibilité d'une grève au Canadien Pacifique.

Le premier ministre de la Saskatchewan, Scott Moe, a fait écho à la frustration de ceux qui ont subi deux épisodes de retards en quatre ans tout en étant confrontés à la possibilité qu'il n'y ait pas d'expansion du pipeline Trans Mountain.

Comme les honorables sénateurs peuvent l'imaginer, les gens dans ma province sont impatients et veulent désespérément que le gouvernement fédéral intervienne, et le gouvernement les déçoit. Il avait la possibilité de le faire par voie de décret. Le gouvernement a eu la possibilité de prolonger la période indiquée dans la disposition de temporisation dans un projet de loi adopté au cours de la dernière législature. La Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain comportait un article permettant aux ministres d'émettre des décrets et de prolonger les dispositions pendant un an.

Je sais que le nouveau gouvernement, lorsqu'il a été élu, les a prolongées une fois, mais, devant l'éventualité d'une autre crise, il a plutôt choisi de présenter un projet de loi omnibus sur les transports, faisant fi des appels lancés par les agriculteurs pour qu'il prolonge les dispositions.

En réalité, les agriculteurs avaient besoin que le gouvernement intervienne il y a des mois. Nous sommes maintenant aux prises avec le fait que le gouvernement a rejeté plusieurs amendements sensés, même s'il en a accepté quelques-uns qui seront utiles.

Je ne m'étendrai pas sur les amendements concernent la déclaration des droits des passagers des lignes aériennes. Cette question est réglée, mais je suis préoccupée par le fait que, dans le présent projet de loi, les décisions en la matière soient beaucoup laissées à la discrétion du ministre. Le rôle constitutionnel que nous assumons comme sénateurs — tout comme la durée et la continuité de notre mandat, indépendant des changements de gouvernement — nous donne la possibilité d'apporter une perspective à long terme au débat.

Il s'agit d'un aspect essentiel de notre démocratie parlementaire. Je constate une érosion de nos organismes indépendants — comme l'Office des transports du Canada — qui s'est produite au fil des années. Cela ne se limite pas au gouvernement, mais c'est dommage que cela arrive, car nous ne voudrions pas voir les Canadiens perdre confiance dans ces organismes ni voir ces derniers politisés.

Ces questions sont importantes, mais je tiens à répéter que les producteurs de grain de ma province sont au cœur de mes préoccupations. Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises dans cette enceinte, les agriculteurs ont besoin que le gouvernement prenne des mesures et les aide à acheminer leurs céréales jusqu'aux marchés. C'est la seule façon.

Je déplore le traitement réservé au projet de loi. Il est décevant d'entendre les ministres accuser les sénateurs de prendre trop de temps pour l'étudier et en débattre, alors que c'est le gouvernement qui a décidé de présenter une mesure omnibus, qui a nécessité des amendements. Voilà qui explique que la tâche ait pris plus de temps que ce que le gouvernement aurait préféré.

Au Sénat, notre travail est de faire un second examen objectif. C'est notre responsabilité d'étudier les projets de loi dont nous sommes saisis et, lorsque ceux-ci prennent la forme d'un texte compliqué, nos travaux prennent plus de temps.

Étant donné la liste d'amendements rejetés, même si nous conservons nos droits constitutionnels en tant qu'institution complémentaire de la Chambre des communes, je crois que nous finirons probablement par nous incliner devant le gouvernement. Il s'agit d'une mauvaise politique et d'un projet de loi imparfait, mais, dans l'intérêt de nos agriculteurs, il est essentiel d'agir.

Je demande au gouvernement de s'atteler à la tâche d'appuyer les agriculteurs de l'Ouest et d'assurer le transport du grain.

Merci.

L'honorable André Pratte : Honorables sénateurs, mis à part le projet de loi C-14, sur l'aide médicale à mourir, ce vote sera le plus difficile pour moi depuis ma nomination au Sénat, il y a deux ans. « Quoi? », direz-vous. « À propos d'un projet de loi sur les transports? » Laissez-moi vous expliquer.

Comme vous le savez, le projet de loi C-49 comporte différents volets. Chacun de ces volets est extrêmement important pour différents groupes de Canadiens qui attendent avec impatience que le projet de loi soit adopté.

Le Sénat a joué son rôle. Il a étudié le projet de loi attentivement et proposé une vingtaine d'amendements. Le ministre s'était montré inflexible et avait dit qu'il n'accepterait aucun amendement. C'est donc une heureuse surprise de voir que le gouvernement a fini par accepter plusieurs changements.

À première vue, tout est en place pour que le Sénat, en tant que Chambre nommée et complémentaire, adopte le projet de loi tel qu'amendé à l'autre endroit. Nous avons fait valoir nos arguments et certains ont été entendus. À moins qu'il ne soit question de droits fondamentaux ou d'un intérêt régional majeur, qu'est-ce qui justifierait que nous tenions mordicus à nos amendements?

Justement, le projet de loi C-49 soulève des préoccupations en matière de protection des droits : le droit à la vie privée des mécaniciens de locomotive, dont la violation contrevient aux valeurs énoncées par la Charte.

Comme vous savez, et comme l'a déjà expliqué la sénatrice Gagné, le projet de loi C-49 prévoit l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans toutes les locomotives et la communication de ces enregistrements au Bureau de la sécurité des transports dans le cadre de ses enquêtes suivant un accident majeur, à Transports Canada et aux compagnies ferroviaires après un incident ou un accident qui doit être rapporté au Bureau de la sécurité des transports — en passant, il y a environ 1 200 de ces incidents chaque année, la plupart impliquant des trains du CN et du CP —, ainsi qu'au ministère et aux compagnies ferroviaires selon un échantillonnage aléatoire qui sera établi par règlement.

Le projet de loi C-49 fera que le moindre des faits et gestes des mécaniciens de locomotive, ainsi que leurs paroles, seront enregistrés pendant des heures. Des centaines d'extraits de ces enregistrements pourront être regardés par les employés des compagnies ferroviaires et ceux du ministère. Il est vrai qu'il sera interdit aux employeurs de se servir de ces enregistrements à des fins disciplinaires, mais il serait naïf de croire que ces enregistrements n'entraîneront jamais de cas de harcèlement ou ne mettront jamais des gens dans l'embarras.

De toute évidence, les enregistreurs audio-vidéo de locomotive portent grandement atteinte à la vie privée des mécaniciens. Lorsque les gens sont au travail, leurs attentes en matière de protection de la vie privée sont évidemment réduites, mais elles ne devraient pas disparaître complètement. Ainsi, en 2012, dans l'affaire *R. c. Cole*, la Cour suprême a statué que les Canadiens peuvent raisonnablement s'attendre à la protection de leur vie privée à l'égard des renseignements contenus dans leurs ordinateurs de travail. Quant au Commissariat à la protection de la vie privée, voici ce qu'on peut lire sur son site web :

> Les employeurs ont une obligation légitime de recueillir les renseignements personnels relatifs à leurs employés. […] Donc, les employeurs doivent parfois fouiller dans les affaires privées, mais ils peuvent minimiser ces situations, et réduire leurs incidences sur la vie privée. La possibilité qu'un employé pose des gestes répréhensibles ne justifie pas qu'on traite tous les employés comme des suspects.

• (1840)

Préoccupés par les répercussions que l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives pourrait avoir sur la vie privée, certains sénateurs ont proposé d'amender le projet de loi de sorte que le Bureau de la sécurité des transports n'aurait eu accès aux enregistrements qu'en cas d'accident et que les sociétés ferroviaires n'y auraient jamais eu accès. D'autres sénateurs, moi y compris, étaient sensibles aux arguments du gouvernement et des sociétés ferroviaires, selon lesquels il faut faire davantage pour que ces sociétés puissent tirer des leçons des centaines d'incidents qui surviennent chaque année sur les voies ferrées. La sénatrice Gagné a donc proposé un compromis : que les sociétés ferroviaires aient accès seulement aux enregistrements des incidents dont on fait rapport au Bureau de la sécurité des transports, dont le total annuel, comme je l'ai mentionné, se situe autour de 1 200. Ainsi, entre 500 et 600 enregistrements auraient pu servir au CN et au CP, qui les auraient visionnés et étudiés afin d'en tirer des renseignements. Il s'agit là d'une ressource considérable, qui peut nous aider à accroître la sécurité.

Le seul élément lié à l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives qui serait retiré du projet de loi concerne le système d'échantillonnage aléatoire des enregistrements. C'est l'aspect du projet de loi qui nous a semblé le plus problématique, comme l'a expliqué la sénatrice Gagné. Nous avons estimé que la solution proposée par la sénatrice Gagné constituait une option raisonnable et innovante, à même d'établir un juste équilibre entre les préoccupations du gouvernement et des sociétés ferroviaires en matière de sécurité, et le droit à la vie privée des employés. Malheureusement, le gouvernement a balayé cette proposition du revers de la main.

Que faire dans ce contexte? Faut-il voter en faveur du message que nous a transmis l'autre endroit, sachant qu'il confirme une disposition du projet de loi C-49 qui constitue une atteinte grave et disproportionnée au droit à la vie privée de travailleurs canadiens? Ou alors, faut-il insister pour faire accepter notre amendement, un choix conforme au rôle du Sénat en tant que protecteur des droits des Canadiens?

Quand convient-il d'insister? C'est l'une des questions les plus difficiles auxquelles la Chambre rouge a dû répondre au cours de son existence d'un siècle et demi. Le sénateur Gold a écrit ce qui suit tout récemment sur le sujet :

> Le Sénat a le devoir de s'assurer que les projets de loi respectent la Constitution et ses valeurs. À moins qu'un projet de loi ne viole la Constitution de façon claire et sans ambiguïté, le Sénat ne doit pas se substituer aux tribunaux. Si les choix du gouvernement en matière de politiques sont raisonnables et se fondent sur une preuve crédible, que sa position constitutionnelle s'appuie sur des analyses universitaires impartiales et brillantes, et qu'il a reçu le mandat d'édicter le projet de loi en question, alors le Sénat devrait s'en remettre aux décisions des élus de la Chambre des communes.

Dans le cas des enregistreurs audio-vidéo de locomotive, le gouvernement n'a pas démontré que les problèmes de sécurité qui touchent le réseau ferroviaire canadien sont graves au point de justifier une atteinte aussi flagrante à la vie privée des travailleurs. Le gouvernement n'a même jamais essayé de défendre cette mesure d'un point de vue constitutionnel. Il n'a pas publié d'énoncé relatif à la Charte ni présenté l'avis de constitutionnalistes pour défendre son point de vue.

Il n'y a pas de crise qui touche la sécurité du système ferroviaire canadien. Le nombre d'accidents n'a pas augmenté au cours des 10 dernières années, pas plus que le nombre de victimes. Chaque année, de 95 à 100 p. 100 des incidents qui font des victimes sont liés à une entrée sans autorisation ou à un accident à un passage à niveau, c'est-à-dire à des événements qui se passent à l'extérieur du train et qui ont peu à voir avec ce qui se passe dans la locomotive.

En moyenne, chaque année, ce sont 20 p. 100 des déraillements en voie principale qui sont attribuables à une erreur humaine, tandis que 70 p. 100 sont causés par des problèmes qui touchent la voie ferrée ou l'équipement.

Le déraillement d'un train de VIA Rail qui s'est produit en 2012, près de Burlington, et qui a tué trois membres de l'équipage est souvent cité pour justifier l'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Heureusement, les accidents mortels de ce genre sont rares. La tragédie de Lac-Mégantic est un autre événement souvent cité, mais sans raison valable, car de tels enregistreurs n'auraient probablement pas fourni de données utiles aux enquêteurs dans ce cas particulier.

Dans le dossier de la sécurité du système ferroviaire au Canada, une approche graduelle aurait été de mise. Le gouvernement a plutôt choisi une solution qui viole la vie privée des travailleurs de la façon la plus étendue qui soit.

[*Français*]

Une approche graduelle, modérée, fondée sur les faits, c'est aussi ce que suggère la jurisprudence. En ce qui a trait à la surveillance vidéo en milieu de travail, il n'y a malheureusement pas de jugement clé de la Cour suprême qui aurait tranché la question.

Cependant, on dispose de décisions des tribunaux du Québec, du commissaire à la vie privée du Canada et du Tribunal canadien des droits de la personne. De cette jurisprudence, il découle quelques principes cohérents, qu'on trouve notamment exprimés dans le jugement *Vigi Santé* rendu en 2005 par la Cour d'appel du Québec, qui indique ce qui suit, et je cite :

> De façon générale, une telle intrusion [dans la vie privée d'un employé] sera permise lorsqu'elle répond aux critères suivants : 1) l'employeur cherche à atteindre par ce moyen un objectif légitime et important; 2) la mesure est rationnellement liée à l'objectif recherché; 3) il n'y a pas d'autres moyens raisonnables d'atteindre l'objectif, l'intrusion ou l'immixtion devant par ailleurs être la plus restreinte possible.

Il ne fait pas de doute que les enregistreurs vidéo à bord des locomotives satisfont aux deux premiers critères. Toutefois, à mon avis, ils ne passent pas le test du troisième critère, dans la mesure où le gouvernement a choisi l'intrusion maximale dans la vie privée des ingénieurs de train au lieu d'adopter « l'intrusion la plus restreinte possible ».

Néanmoins, il semble qu'il soit tentant de sacrifier le droit à la vie privée des travailleurs sur l'autel d'objectifs à première vue plus importants. D'ailleurs, les enregistreurs dans les locomotives ne sont pas un cas isolé. Dans le cadre du débat sur la légalisation du cannabis, les entreprises qui exercent dans certains secteurs industriels demandent qu'on les autorise à mettre en place un régime de tests obligatoires d'alcool et de drogue. Il s'agit d'une autre violation du droit à la vie privée de leurs employés qui est justifiée au moyen de scénarios hypothétiques plutôt que par des faits précis.

[*Traduction*]

Ainsi, dans le cadre de notre étude du message de l'autre endroit, je me trouve devant un dilemme. Je suis convaincu que le projet de loi C-49 porte sérieusement atteinte à la vie privée des travailleurs des chemins de fer et que ni le gouvernement ni les sociétés ferroviaires n'ont présenté de justification pertinente pour exercer une telle violation. En même temps, je crois que le Sénat, en tant que Chambre complémentaire nommée, ne devrait insister sur l'adoption de ses amendements que dans des circonstances absolument exceptionnelles.

Le message reçu s'inscrit-il dans de telles circonstances? Je ne le pense pas.

Chose certaine, si, il y a deux ans, le Sénat a décidé de ne pas insister pour faire adopter son amendement dans le cadre du débat sur le projet de loi C-14, qui portait sur l'aide médicale à mourir, la discussion sur les enregistreurs audio-vidéo, aussi importante soit-elle, n'atteint pas ce niveau, peu importe à quoi il correspond.

Heureusement, les ingénieurs de locomotive disposent de recours et de ressources. Les syndicats qui les représentent défendront leurs droits. Ils ont les moyens de contester la nouvelle loi. Au bout du compte, les tribunaux jugeront si ce nouveau système de surveillance respecte la Charte.

Honorables sénateurs, compte tenu de tous ces points, je m'oppose au projet de loi C-49 dans sa forme actuelle. Toutefois, je ne crois pas que le Sénat devrait insister sur l'adoption de son amendement dans le cas présent. Par conséquent, à la motion sur le message de l'autre endroit, je voterai oui. Je le ferai néanmoins avec le cœur lourd, rongé par une question : pourquoi sommes-nous ici si ce n'est pas pour protéger les droits des Canadiens?

[*Français*]

L'honorable Dennis Dawson : Chers collègues, je n'avais pas l'intention de prendre la parole ce soir. Cependant, comme je me suis prononcé sur le projet de loi la première fois qu'il a été déposé et que j'avais dit qu'il s'agissait là d'un projet de loi équilibré, les gens m'ont demandé un peu plus tôt s'il était plus rigoureux qu'auparavant. Je réponds donc que, effectivement, il s'agit d'un projet de loi amélioré, car je crois que les amendements présentés de part et d'autre en ont fait un meilleur projet de loi.

Je comprends les hésitations de certains de mes collègues qui ont soulevé des revendications tout à fait justifiées lors des travaux en comité, mais je suis persuadé que ce projet de loi s'est amélioré.

Tout comme mes collègues, les honorables sénateurs Eggleton, Joyal et un sénateur de l'autre côté, je suis l'un des rares sénateurs en cette Chambre à avoir eu le plaisir de siéger au sein des deux Chambres du Parlement. Je suis de ceux qui respectent le fait que le Sénat puisse amender les projets de loi, et je n'ai aucune gêne d'avoir demandé et voté en faveur d'amendements par le passé, mais, en fin de compte, le processus législatif des élus bénéficie de la primauté.

S'il s'agissait d'une question fondamentale — et je ne crois pas que ce soit le cas d'un projet de loi sur le transport —, je me permettrais de voter contre cette mesure une deuxième fois. Toutefois, je ne crois pas que ce projet de loi nous place dans cette situation. J'appuierai donc personnellement le message du gouvernement, et cela, non pas parce que le projet de loi est parfait — il ne l'était pas lorsque j'ai voté en sa faveur la première fois —, mais parce qu'il nous est maintenant revenu et qu'il comporte un processus amélioré.

• (1850)

Je remercie les députés des deux côtés de la Chambre. Je remercie le leader. Je remercie le ministre, qui avait peut-être été un peu intransigeant au début, de sa compréhension. Il y avait une chanson au Québec que j'écoutais quand j'étais jeune, qui contenait les paroles suivantes :

> On a mis quelqu'un au monde.
> On devrait peut-être l'écouter.

Je ne me souviens plus exactement qui la chantait. Il y a un de mes amis artistes dans la salle qui saura peut-être me le dire.

M. Trudeau a mis au monde un Sénat nouveau. C'est le premier projet de loi auquel une majorité de nouveaux sénateurs proposent des amendements, et cela aurait été un outrage au premier ministre et à cette Chambre de ne pas reconnaître que ce qu'il a mis au monde doit être écouté. Ce ne sera pas la dernière fois que nous allons vouloir être écoutés.

J'avais des réserves concernant l'exclusion du caucus libéral, j'en étais très malheureux et je le suis encore, mais, à long terme, je souhaite que ce nouveau processus et que ce nouveau Sénat soient un succès.

J'espère que les sénateurs qui peuvent être déçus du fait que des amendements n'ont pas été acceptés comprennent qu'il s'agit d'un processus continu et que nous aurons de plus en plus l'occasion d'utiliser cette nouvelle indépendance dont jouit le Sénat pour améliorer les projets de loi.

[*Traduction*]

Nous avons tous parlé des Chambres haute et basse. Je suis l'un des rares sénateurs — avec le sénateur Eggleton, mon ami, le sénateur Joyal et, je crois, un sénateur de l'autre côté — à avoir siégé dans les deux Chambres. Je suis désolé, sénatrice Ringuette, vous êtes maintenant si loin de moi que j'oublie parfois que vous étiez également à l'autre endroit. Ceux d'entre nous qui ont siégé dans les deux Chambres savent que le Sénat peut être désigné du nom de Chambre haute, mais que, composé de représentants élus, l'autre endroit mérite d'être respecté. Ils doivent rendre des comptes à l'électorat.

[*Français*]

La modération a bien meilleur goût.

[*Traduction*]

L'honorable Donald Neil Plett : L'honorable sénateur accepterait-il de répondre à une question?

Le sénateur Dawson : Certainement, sénateur Plett.

Le sénateur Plett : Je n'ai pas osé demander l'autorisation de poser une question au sénateur Harder, car il est évident qu'on ne me l'aurait pas donnée. J'aurais voulu lui poser une question, mais je vous la poserai maintenant à vous.

Vous dites avoir été exclu de l'autre caucus, mais je vous ai également entendu dire que ce serait faire preuve de mépris que de voter contre cette mesure.

Ne convenez-vous pas, sénateur Dawson, que le leader du gouvernement au Sénat nous a bien fait savoir, oralement et par écrit, que nous devrions toujours appuyer un gouvernement qui a tenu ses promesses électorales et que nous n'avons pas le droit de voter contre une chose à laquelle il s'est engagé pendant la campagne électorale?

Aux pages 42 et 83 de leur plateforme électorale, les libéraux indiquent clairement qu'ils ne favoriseront pas les projets de loi omnibus, pour lesquels le gouvernement conservateur était connu. Or, nous sommes saisis de l'un des projets de loi omnibus les plus volumineux dont je puisse me rappeler — qui touche 13 lois du Parlement. N'est-il pas un peu méprisant de la part du gouvernement de nous demander de voter pour quelque chose qui modifie 13 lois du Parlement? Ne diriez-vous pas que cela va à l'encontre de la promesse qu'il avait faite pendant la campagne électorale?

Le sénateur Dawson : Vous siégez ici depuis assez longtemps, sénateur Plett, pour savoir que nous tentons de seulement utiliser l'expression « projets de loi omnibus » pour les projets de loi traitant de différentes questions. Je ne suis certes pas un grand partisan des projets de loi omnibus. En fait, je m'y suis toujours opposé.

Il est vrai que le projet de loi à l'étude touche de nombreuses lois, mais ce sont toutes des lois liées au transport. Si vous croyez qu'il est difficile de faire adopter un seul projet de loi sur le transport, imaginez ce qui se passera si on scinde cette mesure en 12 projets de loi différents. De plus, vous savez qu'il est urgent d'adopter le projet de loi. Le gouvernement avait tort de parler d'urgence à Noël. Il ne faut pas inventer des urgences parce que, lorsque le projet de loi n'a pas été adopté à Noël, que s'est-il passé? Eh bien, le gouvernement a de nouveau prétendu qu'il était urgent de l'adopter en janvier, en février et en mars.

Nous sommes actuellement au mois de mai. Les agriculteurs nous disent maintenant que nous avons eu amplement le temps de discuter de cet enjeu. J'ai, certes, reçu plus de courrier à ce sujet au cours des deux dernières semaines. Je pense que le Comité sénatorial des transports et le Sénat ont amélioré le projet de loi. Par ailleurs, les producteurs de grains de l'Ouest veulent vraiment que ce projet de loi soit adopté. Je crois donc que nous devrions l'adopter.

Le sénateur Plett : Accepteriez-vous de répondre à une autre question, sénateur Dawson?

Le sénateur Dawson : Bien sûr, sénateur Plett.

Le sénateur Plett : Vous n'avez pas répondu à ma dernière question, mais je vais tout de même vous en poser une autre. Je souscris en grande partie à ce que vous avez dit, sénateur Dawson. Lorsque je prendrai la parole sur le projet de loi demain, sans vouloir anticiper sur ce que je vais dire, je me trouverai assurément dans le même bateau que le sénateur Pratte. Je dénoncerai le projet de loi mais, au bout du compte, je céderai et je ne voterai pas contre la tenue d'un vote sur le projet de loi. Je ne m'y opposerai probablement pas non plus parce que, comme le sénateur Pratte, je suis plutôt favorable à cette mesure législative.

Des voix : Bravo!

Le sénateur Plett : Merci beaucoup. N'oubliez pas que nous ne soumettons personne à la discipline du parti et que je ne suis qu'un seul sénateur ici.

La sénatrice Lankin : C'était bien jusqu'à ce point, sénateur Plett.

Le sénateur Plett : Si le parrain du projet de loi décide d'en parler aussi, j'aurai peut-être la chance de lui poser des questions. Je vais donc lui demander tout de suite ceci : que pensez-vous du fait que le leader du gouvernement au Sénat nous dise comment voter et comment ne pas voter et qu'il fasse maintenant la promotion d'un projet de loi modifié?

Le parrain du projet de loi au sein du gouvernement, qui fait partie du Cabinet, a rejeté tous les amendements présentés au comité. Cela vous semble-t-il cohérent, sénateur Dawson? Préféreriez-vous, vous aussi, ne pas faire d'observations à ce sujet?

Le sénateur Dawson : Vous ne devriez jamais me donner l'occasion de me prononcer sur quoi que ce soit, sénateur Plett. Vous avez sûrement compris que je profite de toutes les occasions comme celle-ci.

Tout d'abord, qu'on me comprenne bien au sujet du sénateur Harder. La plupart du temps, je n'acquiesce pas de façon aveugle aux dires du sénateur Harder, mais, en ce qui concerne ce projet de loi, je crois qu'il a clairement indiqué que des améliorations pouvaient être apportées, et que cela serait même encouragé, et je crois que cela a fait avancer le processus.

Cela dit, je suis assez certain que les gens du bureau du ministre, qui vous écoutent, sont heureux de savoir que, même si vous ne représentez qu'une seule voix, vous ne voterez pas contre le projet de loi. Je suis l'une des rares personnes — nous sommes 10 — qui ne sont pas soumises à la discipline d'un parti ici. Celui qui porte le titre de whip est à mes côtés, mais il ne m'a pas dicté comment voter une seule fois cette année. J'espère que le projet de loi sera adopté. Je suis heureux de savoir que vous l'appuyez.

Le processus s'améliore. À mes collègues, je dis : « Laissons-le s'améliorer. Allons de l'avant. » Les Canadiens comptent sur nous. Nous devons réussir notre transformation. C'est comme cela que nous aurons un meilleur Sénat.

(Sur la motion de la sénatrice Martin, le débat est ajourné.)

LE SÉNAT

ADOPTION DE LA MOTION CONCERNANT LA PÉRIODE DES QUESTIONS DE LA SÉANCE DU 8 MAI 2018

L'honorable Diane Bellemare (coordonnatrice législative du gouvernement au Sénat), conformément au préavis donné le 3 mai 2018, propose :

> Que, pour permettre au Sénat de recevoir un ministre de la Couronne au cours de la période des questions tel qu'autorisé par le Sénat le 10 décembre 2015, et nonobstant ce que prévoit l'article 4-7 du Règlement, lorsque le Sénat siégera le mardi 8 mai 2018, la période des questions commence à 15 h 30, toutes les délibérations alors en cours au Sénat étant interrompues jusqu'à la fin de la période des questions, qui sera d'une durée maximale de 40 minutes;
>
> Que, si un vote par appel nominal coïncide avec la période des questions tenue à 15 h 30 ce jour-là, ce vote soit reporté et ait lieu immédiatement après la période des questions;

Que, si la sonnerie d'appel pour un vote retentit à 15 h 30 ce jour-là, elle cesse de se faire entendre pendant la période des questions et qu'elle retentisse de nouveau à la fin de la période des questions pour le temps restant;

Que, si le Sénat termine ses travaux avant 15 h 30 ce jour-là, la séance soit suspendue jusqu'à 15 h 30, heure de la période des questions.

Son Honneur le Président : Les honorables sénateurs sont-ils prêts à se prononcer?

Des voix : Le vote!

Son Honneur le Président : Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : D'accord.

(La motion est adoptée.)

(À 18 h 59, le Sénat s'ajourne jusqu'à 14 heures demain.)

TABLE DES MATIÈRES

Le lundi 7 mai 2018

PAGE

DÉCLARATIONS DE SÉNATEURS

La Semaine nationale des soins infirmiers
L'honorable Marilou McPhedran 5420

Visiteurs à la tribune
Son Honneur le Président 5420

La Semaine nationale Elizabeth Fry
L'honorable Kim Pate 5420

AFFAIRES COURANTES

Projet de loi sur la radiation de condamnations constituant des injustices historiques (Projet de loi C-66)
Projet de loi modificatif—Présentation du dixième rapport du Comité des droits de la personne
L'honorable Wanda Elaine Thomas Bernard 5421

Le Sénat
Préavis de motion tendant à prolonger la séance de mercredi et à autoriser les comités à siéger en même temps que le Sénat
L'honorable Diane Bellemare 5421

PAGE

ORDRE DU JOUR

Projet de loi sur la modernisation des transports
Projet de loi modificatif—Message des Communes—Motion d'adoption des amendements des Communes et de renonciation aux amendements du Sénat—Ajournement du débat
L'honorable Peter Harder 5422
L'honorable Raymonde Gagné 5423
L'honorable Diane F. Griffin 5425
L'honorable Pamela Wallin 5425
L'honorable André Pratte 5426
L'honorable Dennis Dawson 5428
L'honorable Donald Neil Plett 5428

Le Sénat
Adoption de la motion concernant la période des questions de la séance du 8 mai 2018
L'honorable Diane Bellemare 5429